VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 122)
z dnia 14 września 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 122)

14 września 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– odpowiedź ministra infrastruktury i budownictwa na dezyderat nr 3 w sprawie poparcia budowy obwodnicy Starogardu Gdańskiego na drodze krajowej nr 22;

– odpowiedź ministra infrastruktury i budownictwa na dezyderat nr 7 w sprawie problemów infrastruktury drogowej i kolejowej w powiecie chojnickim.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram obrady Komisji Infrastruktury. Witam na naszym posiedzeniu pana ministra Jerzego Szmita, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa oraz towarzyszące mu osoby, witam panie posłanki i panów posłów. Proponowany porządek obrad zawiera dwa punkty: pkt 1 – rozpatrzenie odpowiedzi ministra infrastruktury i budownictwa na dezyderat nr 3 w sprawie poparcia budowy obwodnicy Starogardu Gdańskiego na drodze krajowej nr 22, i pkt 2 – rozpatrzenie odpowiedzi ministra infrastruktury i budownictwa na dezyderat nr 7 w sprawie problemów infrastruktury drogowej i kolejowej w powiecie chojnickim. Powiat chojnicki, jak wszyscy wiemy, został bardzo ciężko dotknięty zniszczeniami podczas niedawnej sierpniowej wichury.

Czy ktoś zgłasza jakieś uwagi do porządku obrad? Nie słyszę. Stwierdzam, że porządek został przyjęty, przystępujemy do jego realizacji. Zaczniemy od odpowiedzi na dezyderat nr 3 w sprawie obwodnicy Starogardu Gdańskiego. Proszę o zabranie głosu pana ministra Jerzego Szmita.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego znajduje się w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. W związku z tym podejmowane są odpowiednie działania, które doprowadzą do wykonania tego zamierzenia inwestycyjnego. Szacowany koszt inwestycji, według dzisiejszych przewidywań, wynosi 380 mln złotych. Zadanie jest przewidziane do realizacji w systemie „projektuj i buduj". Droga zostanie poprowadzona po nowym śladzie, w przekroju dwupasmowym. Maksymalne planowane obciążenie ma wynosić 115 kN/oś.

Najważniejsze działania, podejmowane do tej pory w związku z inwestycją, wyglądają następująco. W maju 2016 r. zakończono prace nad studium korytarzowym obwodnicy Starogardu Gdańskiego. Analizowano cztery warianty pod względem technicznym, ekonomicznym i środowiskowym. W wyniku przeprowadzonych analiz ustalono, że najmniej korzystna będzie realizacja tzw. wariantu północnego, ze względu na jego uwarunkowania techniczne, ekonomiczne, społeczne i środowiskowe. Do dalszych prac zatwierdzono trzy pozostałe warianty.

27 stycznia bieżącego roku projektant przekazał do gdańskiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad materiały potrzebne do wykonania audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W maju 2017 r. rozpoczęła się inwentaryzacja przyrodnicza w terenie. Obecnie prowadzone są końcowe analizy oraz nanoszone uwagi do raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w sprawie pozostałych elementów składowych. Zakończenie tych prac nastąpi, zgodnie z przewidywaniami, na przełomie września i października tego roku. Aktualny stan przygotowania niezbędnej dokumentacji do wydania decyzji środowiskowych o uwarunkowaniach realizacji inwestycji pozwala zakładać, że jej uzyskanie będzie możliwe najwcześniej w połowie 2018 r.

Tak przedstawia się dziś stan prac dotyczących obwodnicy Starogardu Gdańskiego. Sukcesywnie będą podejmowane dalsze działania związane z przygotowaniem i realizacją tej inwestycji. Podsumowując można powiedzieć, że prace toczą się normalnym trybem. Największym wyzwaniem będzie zapewnienie finansowania inwestycji w roku 2020 lub 2021, bo tak należy w czasie umieścić jej etap wykonawczy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu ministrowi. Czy do przedstawionej odpowiedzi państwo posłowie macie jakieś uwagi? Pan poseł Kilian, bardzo proszę.

Poseł Jan Kilian (PiS):

Panie ministrze, szanowna Komisjo, nie ukrywam, że decyzja o niewłączaniu już w tej chwili w program finansowania obwodnicy Starogardu Gdańskiego została przyjęta z wielkim zaskoczeniem przez mieszkańców powiatu starogardzkiego. Nie chodzi zresztą tylko o miasto Starogard ani powiat starogardzki, lecz o mieszkańców całej południowej części województwa pomorskiego. Nie można bowiem rozpatrywać kwestii powstania lub niepowstania obwodnicy Starogardu bez związku tego faktu z drogą nr 22. Wspólne inwestycje poprowadzone w przyszłości rozwiązałyby szereg problemów mieszkańców południowej części naszego województwa.

Moim zdaniem prowadzona aktualnie polityka ministerstwa, która przewiduje południkowe prowadzenie nowych tras, jest ze wszech miar słuszna, ale należy baczyć, żeby przy okazji nie wylać dziecka z kąpielą i dlatego apeluję, aby nie zapominać o trasach równoleżnikowych, które akurat na naszych terenach są kluczowe. W Polsce są obszary, zwłaszcza w północnej części kraju, gdzie takie trasy będą bezwzględnie potrzebne. Obwodnica Starogardu Gdańskiego w sposób szczególny wpisuje się w sieć takich tras.

Szanowna Komisjo, nie mogę nie nazwać rzeczy po imieniu. Do programu włączono realizacje obwodnic, gdzie nasilenie ruchu jest kilka razy mniejsze niż na trasie obwodnicy Starogardu. Jeśli chodzi o konkrety, to wyglądają one tak, że przez Starogard Gdański codziennie przejeżdża kilkanaście tysięcy pojazdów. Były też i takie dni, że w porywach ten ruch osiągał natężenie prawie dwudziestu tysięcy pojazdów. W dzisiejszej rzeczywistości można dotrzeć niemal do każdego dokumentu i naprawdę bardzo łatwo jest zdobyć informacje o tym, które inwestycje znalazły się na liście inwestycji finansowanych, a których inwestycji na niej nie ma. Starogardu tam nie ma i mówię o tym z ogromnym żalem. Miejscowy samorząd czuje się tym bardzo pokrzywdzony. Wypowiadam tę opinię w imieniu samorządowców Starogardu oraz mieszkańców miasta i powiatu.

Szanowni państwo, nie wiem, czy jest wam wiadomo, że w latach 2002-2006 trwał remont, który w olbrzymim stopniu spowolnił ruch przez miasto. Mam na myśli ruch, który szedł po głównej trasie nazywanej przez nas Berlinką. Jest to fragment drogi nr 22 biegnący przez miasto. Remont poprawił bezpieczeństwo mieszkańców, ale jednocześnie tragicznie wręcz odbił się na ruchu pojazdów, bardzo go spowolnił. Jeśli chodzi o szczegóły, to proszę sobie wyobrazić, że jeżeli w godzinach szczytu na tej trasie pojawi się na przykład traktor, to od razu tworzą się kilometrowe zatory i całe miasto się korkuje. Jest to bardzo groźne zjawisko. Dochodziło już do sytuacji, w których karetka pogotowia nie mogła w żaden sposób przejechać. Wprowadzono pewne zmiany, ale jest to czysta kosmetyka. Niebezpieczeństwo nadal istnieje.

Moje wystąpienie chcę zakończyć gorącą prośbą pod adresem ministerstwa. Zwracam się do pana ministra, żeby resort, mimo wszystko, miał na uwadze sytuację Starogardu. Starogardzki samorząd bardzo silnie zaangażował się, także pod względem finansowym,

w kwestię przygotowania realizacji obwodnicy miasta. Ze środków własnych wydano prawie milion złotych na przygotowanie dokumentacji, studium korytarzowego, studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, które zostało przekazane w lipcu 2017 r. i prawdę mówiąc, już od ponad miesiąca leży ono gdzieś w gabinetach i nie wzbudza żadnego zainteresowania. Wcześniej docierały do mnie informacje, że ta dokumentacja jest bardzo oczekiwana, a jej brak może być przyczyną nieznalezienia się obwodnicy Starogardu na liście inwestycji z zapewnionym finansowaniem. Chyba nie do końca było to prawdą, ponieważ – jak się okazało – wiele inwestycji, które nie mogły się pochwalić przygotowaniem dokumentacji na poziomie, na jakim uczynił to Starogard, jednak znalazły się na liście z zapewnionym finansowaniem.

Szanowni państwo, reasumując można powiedzieć, że nieumieszczenie obwodnicy Starogardu w programie przewidzianym do realizacji w II półroczu 2018 r. zakończy całkowicie sprawę realizacji tej inwestycji, także w przyszłości, bliższej lub dalszej. Dlatego ten termin jest tak istotny. Projekt powinien zostać wpisany najpóźniej na II połowę 2018 r. Jest to, moim zdaniem, warunek sine qua non dla normalnej egzystencji starogardzian. Prawdę mówiąc, nie wyobrażam sobie sytuacji, w której obwodnica Starogardu wypada z planowanego kalendarza robót. Z punktu widzenia bezpieczeństwa mieszkańców miasta taka sytuacja jest w ogóle niewyobrażalna. W taki ogólny sposób to ujmę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Przypominam, że Komisja Infrastruktury odbyła wyjazdowe posiedzenie poświęcone m.in. temu problemowi. Byliśmy w okolicach Starogardu oraz w powiecie chojnickim. Przy okazji bardzo dziękujemy za dobre zorganizowanie naszej wizyty.

O głos poprosił poseł Mrówczyński. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, dziękuję panu przewodniczącemu za to, że wyraził zgodę na to, żeby Komisja w maju odwiedziła zarówno Starogard, jak i Chojnice. Zarówno moim celem, jak i celem posła Jana Kiliana, było wówczas pokazanie państwu problemów, z jakimi spotykamy się w naszej powiatowo-gminnej Polsce.

O tych problemach rozmawiamy także na posiedzeniach zespołu parlamentarnego, którego jestem przewodniczącym, a który koncentruje się na rozwiązywaniu tego typu problemów. W pracach zespołu uczestniczył m.in. pan minister Adamczyk, ale nie tylko, bo gościliśmy również wicepremiera Morawieckiego. Staramy się przybliżać parlamentarzystom nasze problemy i naszą rzeczywistość. Los tak się potoczył, że otrzymaliśmy szansę bycia posłami na Sejm. Stało się tak dzięki temu, że nasza partia uzyskała wysokie poparcie w wyborach. Tylko wtedy jest bowiem możliwe, aby do Sejmu weszli posłowie z małych miast. Tak bywało również w przeszłości, kiedy swoich parlamentarzystów spoza aglomeracji wprowadzało do Sejmu bądź to SLD, bądź Platforma Obywatelska. Jeżeli partia nie uzyskuje masowego poparcia wyborców, nie ma szansy na ziszczenie się takiej opcji. My taką szansę otrzymaliśmy i dlatego rozmawiamy na posiedzeniu Komisji o naszych miastach, tj. Starogardzie i Chojnicach.

Proszę państwa, podam dwie liczby: 107 mld złotych i 197 mld złotych. Poprzedni rząd opracował plany realizacji budowy dróg ekspresowych i autostrad na kwotę 107 mld złotych, obecny rząd wyliczył, że potrzebna jest kwota 197 mld złotych. W okresie rządów poprzedniej koalicji słyszało się, i to od kolegów posłów z Platformy Obywatelskiej, że błędem była przebudowa drogi nr 22 przez Starogard i Czersk. Powiedziano nam wówczas: zapomnijcie o budowie obwodnic. Czy ta przebudowa była w ogóle potrzebna? W mieście Chojnice taka przebudowa nie miała miejsca, ale mamy obwodnicę. Została ona wybudowana w 2008 r. Przy budowie popełniono jednak błąd i mówię to całkiem otwarcie, ponieważ brak jest zjazdu do centrum Chojnic. Do tego wrócę jednak przy okazji dyskusji po odpowiedzi pana ministra na drugi dezyderat. Teraz koncentruję się na Starogardzie.

Szanowni państwo, jak powiedziałem, mówiono, że przebudowa drogi była błędem. Nie mnie to w tej chwili oceniać, ale chcę powiedzieć, że przynajmniej kilka razy w mie-

siącu przejeżdżam przez Starogard. Mam wiele szczęścia, jeśli uda mi się przejechać odcinek ok. 6 km w 15 minut. Zazwyczaj trzeba na to przeznaczyć 45 minut, a nawet czasami godzinę. Można miasto objechać skręcając za sklepem Tesco w prawo, jadąc od strony Chojnic, żeby następnie włączyć się w wylotówkę gdzieś poza miastem, ale chyba nie o to chodzi.

Kolega poseł Kilian podkreślił, że obwodnica Starogardu nie jest tylko problemem Starogardu. Jest to szerszy problem całej drogi nr 22. Wspominałem o tym na jednym z pierwszych posiedzeń Komisji Infrastruktury, jak tylko zostałem parlamentarzystą. Pamiętam, że wtedy jeden z posłów zabierających głos pomylił drogę nr 22 z drogą S10. Twierdził on, że przecież mamy blisko do S10 i o co nam chodzi z tą drogą nr 22? Szanowni państwo, otóż chodzi nam o to, że obciążenie tej drogi jest bardzo duże. Zauważył to również pan minister Smoliński podczas wyjazdowego posiedzenia Komisji w Tczewie. Goszcząc na naszych terenach, Komisja odwiedziła bowiem także Tczew. Okazało się, że obciążenie drogi nr 22 jest niekiedy większe niż drogi S6. W przyszłości powinno się chyba nawet rozważyć wybudowanie na tym terenie kolejnej drogi kategorii S.

Takie stwierdzenia są bardzo znamienne i dlatego zwracam się z prośbą do przedstawicieli rządu o pomoc. Obwodnica Starogardu jest integralną częścią tej koncepcji. W tej chwili Chojniczanie próbują jeździć przez Kościerzynę, ale czy naprawdę o to chodzi, żeby na wschód Polski jechać z Chojnic przez Kościerzynę? Szanowni państwo, przyłączam się do prośby posła Kiliana. Zwracam dodatkowo uwagę, że jeżeli kierowcy stoją w korkach, to ile w tym czasie trujących substancji trafia do powietrza? To chyba wszyscy wiemy i nie trzeba tej kwestii rozwijać. Mieszkańcy wchłaniają tę truciznę, ona odkłada się w ich organizmach, co niesie ze sobą określone skutki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Czy są w tej sprawie jeszcze jakieś głosy z sali? Nie słyszę. Proszę pana ministra o ustosunkowanie się do poruszonych kwestii.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, szanowni panowie posłowie, w moim krótkim wystąpieniu przedstawiłem stan zaawansowania prac przy budowie obwodnicy Starogardu. Ta inwestycji jest niezbędna i nikt nie podważa potrzeby ani sensowności jej wykonania, dlatego też toczą się prace przygotowawcze, które są konieczne, żeby inwestycja została zrealizowana.

Można oczywiście zadać pytanie, dlaczego te prace są prowadzone dopiero teraz, tzn. w latach 2016-2017, skoro powinny być wykonane już wiele lat temu, żeby inwestycja mogła znaleźć się w tej części programu, która ma już zapewnione finansowanie? To, o czym powiedziałem przed chwilą, było bowiem jednym z głównych kryteriów, jakimi kierowaliśmy się, ustalając listę przyszłych inwestycji, zwłaszcza jeżeli chodzi o budowę obwodnic. Kluczowy był stopień przygotowania dokumentacji. Decyzja rządu z 12 lipca tego roku, która powiększyła limit środków o ponad 28 mld złotych, pozwoli na skierowanie do realizacji kolejnych inwestycji. Szybko licząc, będzie to ok. 550 km dróg ekspresowych. Tyle jesteśmy w stanie wybudować w ramach dodatkowych środków.

Szanowni państwo, w tej chwili mamy przyjęty obowiązujący program działania i znajduje się w nim obwodnica Starogardu. Na liście obwodnic jest ona umieszczona na drugim miejscu, co oznacza, że naprawdę istnieje bardzo duża szansa na realizację, zwłaszcza jeżeli zostaną utrzymane obecne korzystne rozstrzygnięcia przetargowe. W tej chwili jest bowiem tak, że umowy wykonawcze są podpisywane na niższe kwoty niż zakładały to kosztorysy inwestorskie. Mamy zatem realną szansę, że obwodnica Starogardu zostanie zrealizowana w ramach poczynionych oszczędności, chociaż muszę się przyznać, że bardzo nie lubię terminu „oszczędności", jeśli chodzi o inwestycje drogowe.

Dzisiaj troską Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pozostaje to, aby jak najsprawniej i jak najszybciej zostały przygotowane stosowne dokumenty, łącznie z tymi, których zwieńczeniem będzie koncepcja programowa. Pozwoli to na formalne ogłoszenie przetargu w opcji „projektuj i buduj", który – co zakładamy – powinien nas doprowadzić do zakładanego celu.

Chciałbym jeszcze powiedzieć, że bardzo dziękuję panom posłom za podejmowane starania. Myślę, że również dzięki temu, dzięki pracy Komisji Infrastruktury, został

powiększony limit środków na inwestycje drogowe. Mam nadzieję, że zwiększenie tego limitu nie było ostatnim. Jeżeli pokażemy, że jesteśmy w stanie budować sprawnie i taniej, to z czystym sumieniem i dużą szansą na powodzenie będziemy mogli wystąpić o kolejne zwiększenie limitu.

Szanowni państwo, podsumowując – inwestycja jest niezmiernie istotna. Trwa w tej chwili proces jej przygotowania. Kiedy będzie zbliżał się do końca, będziemy intensywnie zastanawiać się, w jaki sposób tę inwestycję sfinansować? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan poseł Kilian, bardzo proszę.

Poseł Jan Kilian (PiS):

Panie ministrze, czy pana słowa mam rozumieć w taki sposób, że jeżeli okaże się, iż potrzeba 2-3 mln złotych w przyszłym roku na opracowanie dokumentacji, to te pieniądze się znajdą?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Tak, jeżeli chodzi o sfinansowanie prac przygotowawczych, to mamy na to środki. Pieniądze na ten cel są zabezpieczone i jest to sprawa pewna. Taki jest fakt. W projekcie budżetu na rok przyszły są zabezpieczone środki do dyspozycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na cele, o których mówił pan poseł. Te pieniądze wystarczą nie tylko na potrzeby obwodnicy Starogardu, ale również na przygotowanie wielu innych inwestycji. Bez przesady mogę powiedzieć, że będą to setki nowych inwestycji. Oczywiście będą to inwestycje różnych rozmiarów, większe i mniejsze, ale ich liczba idzie w setki.

Poseł Jan Kilian (PiS):

Dziękuję za tę deklarację.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rozumiem, że zakończyliśmy dyskusję. Szanowni państwo, czy ktoś zgłasza wniosek o nieprzyjęcie odpowiedzi na dezyderat nr 3? Pani poseł Chmiel? Bardzo proszę.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Chciałam jeszcze zadać pytanie, panie przewodniczący. Pan minister powiedział o pracach przygotowawczych. Czy obejmuje ten termin sporządzenie w przyszłym roku dokumentacji do momentu uzyskania pozwolenia na budowę, czy z pozwoleniem na budowę? Jak państwo wyobrażacie sobie tę kwestię czasowo? Rozumiem, że nie ma pieniędzy na realizację, ale chciałabym się dowiedzieć, jakie terminy wchodzą w grę. Jak zauważył mój przedmówca, dokumentacja też kosztuje. Pan minister był uprzejmy stwierdzić, że pieniądze na wykonanie dokumentacji są. Chciałbym jednak prosić o uściślenie czynnika czasu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Prace przygotowawcze wieńczą, jeżeli tak można powiedzieć, dwa kamienie milowe. Pierwszy to prawomocna decyzja środowiskowa, a drugi koncepcja programowa. Kiedy to jest przygotowane, możemy rozpisywać przetarg na realizację inwestycji w opcji „projektuj i buduj". Wymienione dokumenty są niezbędne i muszą zostać przygotowane przez GDDKiA.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Nie wiadomo jeszcze, jak będzie z decyzją środowiskową. Kończy ona najtrudniejszy etap prac przedrealizacyjnych. Nie zawsze, ale bardzo często, zdarzają się przy tej okazji problemy. Tak było chociażby przy okazji inwestycji związanej z budową obwodnicy Trójmiasta. Prace zostały wstrzymane z powodu braku ostatecznej decyzji środowiskowej. Dlatego trudno jest z całkowitą odpowiedzialnością podawać ostateczne terminy. Jeżeli

wszystko pójdzie dobrze, to szacując bardzo ostrożnie liczymy, że w 2019 r. wszystko będzie gotowe i będziemy mogli formalnie ogłosić przetarg.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Chciałabym się jeszcze dopytać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę, pani poseł.

Poseł Małgorzata Chmiel (PO):

Wiem, że decyzja środowiskowa to wielka niewiadoma. Nigdy nie wiemy, jak długo potrwa jej wydanie. Opracowanie wniosku również trwa i też kosztuje. Rozumiem, że w przyszłym roku zamierzacie państwo opracować wniosek, wystąpić o decyzję i opracować koncepcję. Czy tak ma to wyglądać?

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Najpierw wniosek, a później uzyskanie decyzji. Zgadza się, pani poseł. To wszystko mamy w planach i powtórzę jeszcze raz – posiadamy na ten cel zabezpieczone finansowanie.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Ponawiam moje pytanie, czy ktoś z posłów jest przeciw przyjęciu odpowiedzi na dezyderat nr 3 w sprawie poparcia budowy obwodnicy Starogardu Gdańskiego na drodze krajowej nr 22? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, ze Komisja przyjęła odpowiedź na dezyderat nr 3 ze wszystkimi konsekwencjami, o których mówili panowie posłowie i do których odniósł się pan minister Szmit.

Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie pkt 1 porządku dziennego. Przystępujemy do rozpatrzenia pkt 2. Przewiduje on odpowiedź na kolejny dezyderat, tym razem dotyczący problemów infrastruktury drogowej i kolejowej w powiecie chojnickim.

Proszę pana ministra o przedstawienie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, droga krajowa nr 22, biegnąca w okolicach Chojnic i Starogardu Gdańskiego, jest bardzo ważną arterią komunikacyjną. Mówiłem już dziś o tym, ale jeszcze raz tę ocenę potwierdzam. Droga nr 22 obsługuje województwo warmińsko-mazurskie, pomorskie i kujawsko-pomorskie, a w pewnym sensie zaspokaja także potrzeby województwa wielkopolskiego. Widać, że arteria jest faktycznie bardzo ważna, zwłaszcza na terenach, na których pełni funkcję drogi krajowej.

Jeżeli chodzi o odcinek, którego dotyczył dezyderat, to chcę poinformować, że stanowi on w tej chwili przedmiot bardzo intensywnych prac, które mają na celu poprawienie standardu drogi. Planujemy, i wydaje nam się to realne, objęcie całej drogi w okolicach Chojnic, ale nie tylko, programem dostosowującym do wytrzymania nacisku 111 kN/oś. Związane z tym prace na części odcinków już trwają. Liczymy, że dzięki środkom z budżetu państwa nastąpi gruntowna przebudowa wybranych odcinków. Dla państwa informacji podaję, że obecnie realizowane są następujące prace: rozbudowa drogi krajowej na odcinku Czarlin – Knybawa, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze krajowej nr 22 w miejscowości Sucumin, przebudowa drogi krajowej w miejscowości Człuchów, przebudowa drogi krajowej na odcinku Starogard Gdański – Swarożyn, rozbudowa drogi krajowej na odcinku Cisy – Malbork, rozbudowa drogi krajowej Malbork – Królewo. Przed dwoma dniami został podpisany program inwestycyjny na kolejne odcinki na kwotę 46 mln złotych. Jak widać są to już poważne inwestycje, a nie tylko jakieś niewielkie poprawki. Wszystkie wymienione przeze mnie przedsięwzięcia wymagały nakładów w kwocie kilku, kilkunastu, a nawet kilkudziesięciu milionów złotych. Realizujemy także w tej chwili prace związane z poprawą bezpieczeństwa w miejscowości Królewo oraz rozbudowę drogi krajowej na odcinku Królewo – granica województwa.

Wymienione inwestycje znajdują się na różnym stopniu zaawansowania, ale każda z nich ma zapewnione finansowanie. Czekamy aż zostaną całkowicie zrealizowane. Są także odcinki, które dopiero znajdują się w fazie przygotowania inwestycji. Mam na myśli fragment pomiędzy granicą województwa i miejscowością Buszkowo, okolice

Człuchowa, przejście przez Człuchów, odcinek Chojnice – Czersk, Czersk – Frank, Frank – Starogard Gdański, Starogard Gdański – Szpęgawsk i Zabagno – Swarożyn.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Czy do tego materiału są pytania? Pan poseł Mrówczyński, bardzo proszę.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie ministrze, Wysoka Komisjo, w tej części odpowiedzi na dezyderat, druga część dotyczyć będzie transportu kolejowego, zabrakło mi odpowiedzi na pytanie dotyczące przebudowy w układzie 2+1. Jesteśmy bardzo zaskoczeni, że w tym roku weszła do realizacji inwestycja dotycząca zmiany nośności, ale z tego co wiem, taki jest unijny wymóg. Ponawiam jednak prośbę i bardzo proszę pana ministra o ustosunkowanie się do tej kwestii. W tej chwili nasza droga krajowa nr 22, jako chyba jedna z niewielu w Polsce, ma szerokość ok. 10 m. W związku z tym mam pytanie: czy jeżeli droga zostanie przebudowana, to nastąpi jej zwężenie do wymiaru dwa razy po 3,5 m? Będzie to w sumie 7 m, ale taka przebudowa to jakieś kuriozum.

Szanowni państwo, z moich informacji wynika, że do tego, aby powstała przebudowa w układzie 2+1, nie potrzeba wcale zbyt wielu środków. Opieram się na opiniach fachowców inżynierów. Tych środków tak wiele nie potrzeba, ponieważ obecna szerokość jest duża. Co to poprawi, tego chyba nie musimy w tym gronie wyjaśniać ani uzasadniać. Przede wszystkim osiągniemy lepsze bezpieczeństwo, szybsze przemieszczanie się, zmniejszenie korków itd. Zdajemy sobie sprawę, że taka przebudowa może nie być możliwa do realizacji na całym odcinku drogi, ale zwracam uwagę, że droga była do tego przygotowywana w przeszłości. Świadczy o tym historia jej powstawania. Wiadomo, że ta droga miała być przygotowana pod autostradę i stąd wzięła się wolna, duża przestrzeń. To na razie tyle z mojej strony, jeśli chodzi o kwestie drogowe. Czy resort przewiduje, aby przy okazji przebudowy dostosować drogę krajową nr 22 do układu 2+1?

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:

Wysoka Komisjo, jeżeli chodzi o stan przygotowania inwestycji w okolicach Starogardu, to znajdujemy się cały czas na takim etapie, że ciągle możliwe jest uwzględnienie wniosków odnośnie jej ostatecznego kształtu. Najważniejsze decyzje jeszcze nie zapadały i dlatego mamy otwarte pole do dyskusji. Mam na myśli przede wszystkim dyskusję natury techniczno-inżynierskiej, ale również dyskusję o kwestiach społecznych. Chodzi bowiem o to, aby ostateczny kształt inwestycji odpowiadał mieszkańcom, to element kluczowy, ale również o to, żeby spełniał warunki techniczne i był zgodny z zasadami racjonalnego budowania. To wszystko zawsze trzeba brać pod uwagę.

Reasumując, ostateczne decyzje jeszcze nie zapadły i dlatego prosimy zainteresowanych o współpracę w tym zakresie z oddziałem regionalnym GDDKiA w Gdańsku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Panie ministrze, wspominałem wcześniej, że na jednym z posiedzeń zespołu parlamentarnego był obecny pan minister Adamczyk. Ponieważ pomysł przebudowy w układzie 2+1 spodobał się panu ministrowi, efektem tamtego posiedzenie było uzgodnienie treści stosownego pisma, które wystosowaliśmy bodaj w listopadzie ubiegłego roku. Dlatego, jeśli ma nastąpić przebudowa zwiększająca nośność, to tym samym powstaje doskonała okazja, żeby powyższe zadanie zostało zrealizowane.

Chcę ponadto poinformować, że zarówno poseł Kilian, jak i ja, pozostajemy w kontakcie z GDDKiA w Gdańsku. Byliśmy w niej osobiście. O co zabiegamy? Chodzi o wykorzystanie nadarzającej się okazji. Po pierwsze, istnieje odpowiednia przestrzeń, a po drugie, już w tej chwili mamy 10 m szerokości dobrej nawierzchni. Naprawdę niewiele bra-

kuje, żeby powstał układ 2+1. Na marginesie mówiąc, staje się on coraz popularniejszy w Europie, zwłaszcza na południu Francji. Takie rozwiązanie spełnia oczekiwania, a jest to o tyle istotne, że na naszym terenie raczej nie doczekamy się drogi kategorii S. Powtórzę raz jeszcze: droga nr 22 w układzie równoleżnikowym jest bardzo mocno obciążona. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Poseł Kilian, bardzo proszę.

Poseł Jan Kilian (PiS):
Jedno zdanie tytułem uzupełnienia. Jest faktem, że posiedzenie Komisji Infrastruktury na terenie powiatów chojnickiego i starogardzkiego bardzo mocno rozbudziło apetyty mieszkańców. To jest rzecz oczywista. Dlatego w tym momencie podejmowanie decyzji, których realizacja przyniesie pogorszenie przejezdności, bo do tego się to wszystko sprowadzi, nie będzie zrozumiałe. Trzeba bowiem nazywać rzeczy po imieniu. Zamiana dotychczasowych 10 m na 7 m sytuacji nie poprawi. Przejezdność się pogorszy, a przede wszystkim wzrośnie niebezpieczeństwo dla uczestników ruchu. Poza tym, co zostanie zrobione ze zlikwidowanymi 3 m? Sytuacja jest kuriozalna. Jak w ogóle można pozwolić na to, aby przepływ pojazdów na szerokości 10 m zamienić na przepływ o szerokości 7 m? Uważam, że wersja 2+1 jest tym, czego oczekują wszyscy zdrowo myślący ludzie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Czy są inne pytania? Pan minister chciałby coś jeszcze dodać? Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:
Podtrzymam moje stanowisko, panie przewodniczący, że sprawa jest cały czas otwarta. Proszę jednak pamiętać, że ten odcinek drogi, o jakim rozmawiamy, nie ma szerokości 10 m na całej swojej długości. W różnych miejscach ta szerokość jest różna. Trzeba na sprawę spojrzeć racjonalnie, po inżyniersku i prace tego typu cały czas trwają. Żadne decyzje jeszcze nie zapadły. Każdy wniosek zostanie rozpatrzony w normalnym trybie, w ramach współpracy. Będziemy o tych kwestiach dyskutować.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Dziękuję, panie ministrze. Czy państwo posłowie mają jeszcze jakieś pytania do tego punktu porządku dziennego? Nie ma innych pytań, w związku z powyższym ja zapytam: czy jest sprzeciw wobec przyjęcia odpowiedzi na dezyderat nr 7?

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):
To jest zaledwie część odpowiedzi, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Rzeczywiście, bardzo przepraszam. Pozostały jeszcze kwestie kolejowe. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MIB Jerzy Szmit:
Jeżeli chodzi o zagadnienia dotyczące kwestii kolejowych, o odpowiedź na dezyderat w tej części poproszę pana dyrektora Buczyńskiego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):
Proszę, panie dyrektorze. Wytłumaczę się tylko z chwilowej dekoncentracji. Przed chwilą przeczytałem, że jakiś człowiek chciał uprowadzić pociąg. Miało to miejsce pod Warszawą, w Legionowie.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa MIB Tomasz Buczyński:
Tomasz Buczyński, dyrektor Departamentu Kolejnictwa. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odnosząc się do problemów kolejowych Chojnic i okolic, a szerzej części województwa pomorskiego i województw przyległych, chcę powiedzieć, że ustawa o publicznym transporcie zbiorowym m.in. wyróżnia trzy rodzaje przewozów: międzynarodowe, międzywojewódzkie i wojewódzkie. Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w komunikacji kolejowej w sieci

komunikacyjnej międzywojewódzkiej i innych przewozów narodowych. Relacje, które nie są zamawiane przez ministra w ramach umowy PSC, ale są istotne dla lokalnej społeczności, powinny stanowić uzupełnienie oferty transportowej. Zgodnie z ustawą, organizatorem publicznego transportu zbiorowego na stykach województw jest województwo posiadające najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii kolejowej, w uzgodnieniu z województwem właściwym ze względu na dalszy przebieg tej linii. Ponadto, zgodnie z ustawą, przewozy pasażerskie w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym obejmują także przewóz osób do najbliższej stacji w województwie sąsiednim umożliwiającej przesiadki lub techniczne odwrócenie biegu pociągów.

Dlaczego o tym mówimy? Zdajemy sobie sprawę, że obecne przepisy, uwarunkowania i praktyka stosowania regulacji rodzi pewne problemy. Przede wszystkim chodzi o to, że nie ma relacji w tych miejscach, gdzie one być powinny. To się często zdarza. Chojnice to dobitny przykład, że tak właśnie jest. Mamy pociągi, które jeżdżą z Bydgoszczy do Tucholi i tam się zatrzymują, mimo że zaledwie dwadzieścia kilka kilometrów dalej leżą Chojnice, bardzo duża stacja. Zdajemy sobie z tego sprawę i planujemy zmianę przepisów, która powinna pozwolić przynajmniej na częściowe rozwiązanie tego problemu. Tytułem dywagacji, jeszcze bez przesądzania o kształcie przepisów, uważamy, że warto zastanowić się, czy alokowanie środków publicznych na dofinansowanie taboru pasażerskiego w ruchu aglomeracyjnym nie powinno być powiązane z zapewnieniem komunikacji na stykach województw. Dla lokalnej społeczności jest to niezwykle ważna kwestia.

Szanowni państwo, mamy również świadomość niedociągnięć i trudności, jeśli chodzi o międzywojewódzką komunikację dalekobieżną. W tym obszarze jest otwarty dość duży front inwestycyjny. Prace trwają od czasu poprzedniej perspektywy finansowej, ale w obecnej perspektywie zostały zdecydowanie powiększone. Prowadzimy także prace remontowe. Nałożenie się na siebie tych dwóch elementów niesie określone problemy.

Jeżeli chodzi o problemy w komunikacji międzywojewódzkiej i przyjęte sposoby ich rozwiązania, jak również jeśli chodzi o inwestycje wskazane w dezyderacie, to za zgodą pana przewodniczącego, poproszę o zabranie głosu pana dyrektora Kapturzaka.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa MIB Jakub Kapturzak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, jak zapewne wszyscy państwo wiecie osią aktualnie prowadzonych i planowanych inwestycji w województwie pomorskim jest przewidziana modernizacja linii kolejowej nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna. Ma ona w maksymalny sposób ułatwić głównie obsługę portów przez ruch towarowy. Tak naprawdę jest to odbudowa inwestycji, które były przeprowadzone w Polsce międzywojennej i miały na celu ominięcie Wolnego Miasta Gdańska. Ta inwestycja ma być zrealizowana w latach 2020-2022.

W związku z tą inwestycją podjęto prace studialne dotyczące wykorzystania synergii tejże inwestycji oraz innych inwestycji planowanych na terenie województwa, w celu osiągnięcia maksymalnej możliwej poprawy w zakresie prowadzenia kolejowego ruchu regionalnego. Drugą, pod względem ważności, linią kolejową, która jest brana pod wagę, jest linia nr 203. jest to stara niemiecka linia kolejowa Berlin – Królewiec, która w Polsce przebiegała na odcinku Tczew – Kostrzyn nad Odrą. Główny odcinek tej linii, który chcemy wykorzystać w województwie pomorskim, prowadzi z Tczewa do Chojnic i dalej w kierunku na Wierzchowo Człuchowskie. Oprócz tej inwestycji rozpatrujemy również poprawę parametrów linii kolejowej nr 208 na odcinku od Chojnic do Wierzchucina, który jest stacją kolejową na linii nr 201. W tym kontekście należy widzieć planowane w województwie kujawsko-pomorskim prace na tej samej linii w kierunku na Grudziądz. Odcinek łączący Grudziądz z Malborkiem został już zmodernizowany. Trzeba także uwzględnić planowane prace na linii nr 215. Jest to krótka linia, która łączy dwie stacje na linii nr 201, czyli Bąk ze Szlachtą, ale przez Czersk. Tę linię również będziemy chcieli wykorzystać w przyszłości do poprawy obsługi ruchu regionalnego. Oprócz niej są jeszcze dwie inne krótkie linie, w okolicach Szlachty i Lipowej Tucholskiej.

Jeżeli spojrzymy na zagadnienie nieco szerzej, to warto powiedzieć, że z tymi inwestycjami, o jakich mówię i których dotyczyć będzie studium zamówione w tym roku, wiążą się prace na poszczególnych liniach, które planujemy wykonać dopiero w przyszłej perspektywie, chyba że znajdą się wcześniej środki na ich realizację. Chcę jednak wyraźnie podkreślić, że słowo „chyba" jest tutaj wysoce uzasadnione. Konieczne byłyby ograniczenie finansowe, to raz, a dwa nie chcemy rozpoczynać żadnych inwestycji, które z różnych przyczyn mogłyby nie zostać zrealizowane przed końcem kwalifikowalności. Staramy się także wystrzegać inwestycji, których uruchomienie mogły przyczynić się do znacznego pogorszenia ruchu kolejowego w kraju. Jak wszyscy państwo doskonale wiecie, już w tej chwili odczuwamy negatywne konsekwencje prowadzonych inwestycji.

Poza inwestycjami, które wymieniłem, dla pełnego obrazu sytuacji należy wziąć pod uwagę inne projekty realizowane w sąsiednich województwach. Najważniejsza z tych inwestycji to planowana modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku lubuskim i wielkopolskim, z modernizacją kawałka linii kolejowej nr 18, co pozwoli uzyskać połączenie pomiędzy Bydgoszczą, Toruniem, Gorzowem i Szczecinem. Nie dotyczy to może bezpośrednio mieszkańców południowego krańca województwa pomorskiego, ale realizacja tych inwestycji, w połączeniu z wymienionymi wcześniej, powinna usprawnić komunikację pomiędzy Chojnicami a takimi miastami jak Bydgoszcz, Piła, Poznań, Szczecin i Gorzów.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to powiem jeszcze kilka słów na temat codziennych połączeń kolejowych, które są zamawiane przez ministra infrastruktury. Aktualnie linią kolejową nr 203 prowadzimy pociąg „Kociewie", który odjeżdża z Gdyni o 16.37. W Pile jest on o 20.05 i ponad dwie godziny później dociera do Gorzowa. Jest to pociąg relacji Gdynia – Gorzów. Z Piły z kolei wraca on o 8,21 i o 11.45 jest w Gdyni. O 9.30 jest w Chojnicach. Dlaczego wspominam w ogóle o Pile? Ponieważ od nowego rozkładu jazdy ograniczymy kurs tego pociągu. Zostanie on przetrasowany przez Bydgoszcz, a jako jego zastępca na linii nr 203 pojawi się pociąg „Bory Tucholskie", który połączy Gdynię z Piłą. Dlaczego akurat z Piłą? Ponieważ na stacji Piła trwają obecnie prace, które czynią wysoce nieatrakcyjną dalszą jazdę tego pociągu. Dlatego nie możemy puścić go do Gorzowa. Jak być może państwo wiecie, województwo wielkopolskie, w ramach swojego RPO zaplanowało daleko idącą modernizację linii kolejowej Piła – Poznań, która w najbliższym czasie uniemożliwi utworzenie jakiegokolwiek rozsądnego połączenia pomiędzy Piłą i Poznaniem. To, o czym mówię, nie dotyczy bezpośrednio Chojnic, ale pokazuje określoną perspektywę komunikacyjną. Wszystko musi się oczywiście odbywać w ścisłej współpracy ministra odpowiedzialnego za transport z marszałkami województw. O formach tej współpracy powiedział już pan dyrektor Buczyński. To wszystko z mojej strony. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Czy są pytania? Poseł Mrówczyński, bardzo proszę.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Chciałbym tylko zaznaczyć, że droga kolejowa nr 203, o której mówił pan dyrektor, jest równoległa do drogi krajowej nr 22. Te trasy biegną równolegle, w niewielkiej odległości od siebie. Dlatego chciałbym podziękować za to, że pochylacie się państwo w swoich pracach nad drogą kolejową nr 203. Jest okazja, aby połączenie dalej elektryfikować, zrobić odpowiednią podbudowę itd. Leżymy w takim, a nie innym miejscu. Z Chojnic do najbliższych dużych miast jest ponad 100 km. Zasilamy duże miasta, mam na myśli mieszkańców okolicznych powiatów. W sumie mieszka tam kilkaset tysięcy ludzi, którzy muszą w jakiś sposób dotrzeć do dużych miast, zarówno drogą bitą, jak i kolejową. Dziękuję za ten promyk nadziei. Wielokrotnie zabiegałem o to przy okazji różnych debat kolejowych, na które zapraszałem również przedstawicieli resortu infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy ktoś z państwa ma jeszcze jakieś uwagi do tego dezyderatu? Ktoś chce jeszcze zabrać głos? Nie widzę. Uznaję, że dyskusja została zakończona. Czy ktoś z państwa posłów

jest przeciwny przyjęciu odpowiedzi na dezyderat w sprawie problemów infrastruktury drogowej i kolejowej w powiecie chojnickim?

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Jestem przeciw.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Został zgłoszony sprzeciw. W tej sytuacji musimy głosować. Poddaję pod głosowanie wniosek o przyjęcie odpowiedzi na dezyderat nr 7? Kto jest za? (14) Kto jest przeciw? (1) Kto się wstrzymał od głosu? (2) Dziękuję. Stwierdzam, że Komisja przyjęła odpowiedź na dezyderat.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.